

REPERCUSIONES, RESONANCIAS Y RESPLANDORES DE LA PLATA

Julio A. Morosi

Resumen

El presente trabajo apunta a estudiar las repercusiones y resonancias que el modelo de acuerdo al que fue diseñada la nueva capital de la provincia de Buenos Aires provocó a escala local, nacional e internacional. Por diversas razones éstas no justificaron el interés inicial que generó La Plata y que llevó a conferirle una importante distinción internacional en 1889.

Palabras clave: *La Plata, modelo urbanístico, influencia ejercida*

Agradecimientos: Quedo sumamente reconocido al escribano Enrique Villanueva Padró por la valiosa información que me suministrara generosamente acerca de la ciudad de Caucete y su origen.

La Plata generó en su época un interés mayor que el esperable y ejerció cierta influencia formal, no sólo en las creaciones urbanas locales sino también en el plano internacional, a pesar de haber sido erigida en una región culturalmente marginal y alejada de los centros de poder del mundo de entonces. Esa influencia, acotada por las circunstancias expuestas, no se extendió en el tiempo puesto que poco después que La Plata surgieron, con fuerza avasalladora, nuevos impulsos en el campo del urbanismo finisecular sobre todo a través de las corrientes de la City Beautiful y de la Garden City. Éstas ocuparon el centro de la atención marginando casi absolutamente todos los desarrollos previos (Morosi, Terán et al., 1983: cap. VII).

Un hecho que contribuyó decisivamente al conocimiento y la trascendencia de La Plata fue su cuidadosa y exhaustiva presentación en la Exposición Universal Internacional de París en 1889 que, como es sabido, fue organizada para celebrar el centenario de la Revolución Francesa y para exponer los avances logrados por la humanidad durante el siglo que se abría con la caída de Luis XVI (Morosi, 1983).

Si bien La Plata ya había despertado el interés y, en ocasiones, la admiración de los viajeros que pasaron por ella (Amaral Insiarte, 1959) (La Plata, 1957) (Barcia, 1982), la verdadera difusión y el conocimiento de La Plata fueron impulsados por su presentación en aquella Exposición Universal, en la que obtuvo una de las grandes medallas de oro dentro de su categoría (La República Argentina, 1889/90, vol.1: 30).

En efecto, los innumerables visitantes del ostentoso pabellón argentino, ubicado estratégicamente junto al pie derecho de la maravilla de la Exposición, la Torre Eiffel, pudieron conocer el rico material gráfico, fotográfico y documental de

La Plata que, como se relata en una revista de la época, fue exhibido con generosidad: "...*Montant à l' étage par l' escalier si simple à la fois si élégant, le visiteur est d' abord frappé à la vue d' une grande et belle reproduction en plâtre de la Ville de La Plata, cette étonnante cité, improvisée en quelques annés, et qui compte aujourd'hui 50.000 habitants...*" (A.T., 1889: 49, c. 2).

Entre esos visitantes se contaron, además del ex gobernador Rocha, fundador de la ciudad, el propio Julio Verne, quien ha de haber observado con satisfacción la materialización de su *Franceville*, que él imaginó en la América del Norte pero que, inesperadamente, se alzó en las remotas pampas argentinas (Verne, 1879). También lo hicieron arquitectos y urbanistas ilustres, entre ellos el americano Daniel H. Burnham (Ciucci et al., 1980), quien maduraba las ideas que utilizaría en la concepción de la famosa Exposición Colombina de Chicago de 1893. Ésta, consagrada a conmemorar el cuarto centenario del descubrimiento de América, lo colocaría como precursor del movimiento de la City Beautiful. Burnham, quien además había sido alumno de l' École des Beaux Arts de París (Angotti Salgueiro, 1997b: 88), pareciera haber recibido una viva impresión de La Plata, lo que se manifiesta en su obra posterior, como hemos de ver más adelante. Esa impresión habría sido transmitida a otros miembros de su estudio en Chicago.

Los comentarios acerca de La Plata se extendieron ampliamente y las opiniones referidas a la misma alcanzaron las más diversas plumas, entre las que se destaca la del gran poeta cubano José Martí, quien expresa con entusiasmo, en relación a la muestra argentina en París: "...*De relieve está allí la ciudad modelo de La Plata, que apareció de pronto en el llano silvestre, con ferrocarriles, puertos, cuarenta mil habitantes y escuelas como palacios ...*" (Martí, 1953:168).

A pesar del interés despertado por La Plata su repercusión como modelo formal no fue muy amplia. Hemos señalado que, en el campo internacional, el momento en que surge La Plata precede a la avasalladora aparición del movimiento de la City Beautiful y a la introducción de la Garden City, corrientes ambas que dominarían rápidamente el urbanismo finisecular. Ello, sumado a su emplazamiento en un área marginal del mundo desarrollado, contribuyó, como también hemos recordado, a la rápida atenuación del impacto provocado por su fulminante creación, su exitosa presentación y su distinción en la Exposición Universal de París de 1889.

Un clima francamente liberal, como el que reinaba en la Argentina de entonces, no favoreció la adopción de normas de planeamiento que precediesen a la erección de nuevas ciudades, aunque en la provincia de Buenos Aires aún tenían vigencia leyes que, inspiradas en los modelos indianos, conservaban una voluntad de forma que inspiraba todavía las fundaciones de nuevos centros poblados en su territorio (Morosi y Vitalone, 1988) (Morosi, 1994). Allí, en el seno del Departamento de Ingenieros, el organismo gestor de La Plata, que creaba o supervisaba los nuevos proyectos urbanos provinciales, se aprobaron, como hemos de ver, diversos trazados que guardan parentesco formal con La Plata, algunos de los que examinaremos más adelante.

Empero, era poco probable que el complejo modelo platense tuviera amplia repercusión, en un país en el que, como señalaba el profesor de Higiene de la Universidad de Buenos Aires, Dr. Mallo "... *hay una gran dificultad y es la de hacer sentir a los gobernantes la conveniencia y la necesidad de consultar a los hombres de ciencia para la erección de los nuevos pueblos, que es lo que la razón ilustrada aconseja, cuando no median intereses mezquinos y ajenos a la honra de una buena administración, y la práctica viciosa que hay consiste en nombrar a un simple agrimensurador para un asunto de tan inmensa trascendencia ...*" (Mallo, 1878/79: 559).

Tampoco habría de ayudar a ello el concepto de La Plata, que se había generalizado en amplios círculos porteños, y que se manifiesta, por ejemplo, en el texto de Geografía Argentina que, con apoyo del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, publicaron en 1905 el profesor del Colegio Nacional de Buenos Aires Carlos M. Urien y el bibliotecario de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires Ezio Colombo. En el mismo se expresa: "... *La Plata* (a la que previamente se califica de "hermosa ciudad") *no tiene ni*

comercio propio ni industria propia. No hay en ella un tráfico activo que llene sus calles anchas, desiertas, alfombradas de césped sobre el adoquinado. No tendría tampoco habitantes, si no fuera por Buenos Aires, de la que dista sólo una hora de tren. La Plata constituye un recurso para el exceso de la población atareada y demasiado abundante de la gran capital sudamericana, y es más bien un suburbio, y un suburbio mal situado de (¿qué?) la capital independiente de una de las más ricas provincias argentinas, para cuyo objeto fue fundada. En sólo dos o tres años, esta gran ciudad surgió á la orilla del desierto. Fue hija de la fiebre de progreso de la República Argentina, y constituye ahora un monumento magnífico, debido á la falta de previsión que puede asaltar á un pueblo y á su gobierno, trastornados por el repentino aumento de su riqueza..." (Urien y Colombo, 1905: 263) (Fig. 1).

Repercusión a escala nacional

Las dos opiniones transcritas revelan un marcado escepticismo respecto del planeamiento urbano, actitud usual entre nosotros en todos los tiempos. Existen, sin embargo, unas contadas pequeñas poblaciones en algunas provincias para las que sus creadores tomaron inspiración de La Plata en distinto grado. Veamos como ejemplo el caso de Villa Colón en la provincia de San Juan, llamada desde 1948 ciudad Caucete. Ésta fue fundada por ley provincial del 17 de octubre de 1893 a instancias de José María de los Ríos, en terrenos de un extenso y tradicional bien familiar que había pertenecido originalmente a los Rawson (Villanueva Padró, 1993). Aquel caracterizado vecino del Departamento de Caucete, del que había sido intendente en 1888, había visitado un año antes la ciudad de La Plata, por entonces en su febril período de construcción. La nueva capital bonaerense impresionó vivamente a de los Ríos, quien se hallaba perfectamente informado de lo que allí acontecía a través de relevantes figuras vinculadas a La Plata.

La primera de esas figuras era el ingeniero Juan Bautista Medici, socio del presidente del Departamento de Ingenieros de la provincia de Buenos Aires al momento de decidirse la creación de La Plata, el ingeniero Francisco Lavalle, con quien construyó el puerto La Plata y proyectó las obras de salubridad de la nueva capital. Otro de los personajes era el español Luis Castells, marido de Elisa Uriburu y cuñado de Francisco y José Evaristo Uriburu. Este último, como es sabido, sucedió al general Roca en la presidencia, en tanto el primero formó parte, por

decreto del gobernador Rocha del 31 de octubre de 1882, de la Comisión Administradora de la construcción de la Casa de Gobierno, el Ministerio de Gobierno y el Ministerio de Hacienda en La Plata (Salvadores, 1932: 435-436). Castells fue el fundador, en tierras de su estancia, del núcleo suburbano platense de Villa Elisa, localidad a la que así llamó en homenaje a su esposa.

Todos los nombrados eran socios de la firma Uriburu, posteriormente llamada "Bodegas El Parque", establecida en Caucete. Ésta había sido fundada y era dirigida por Justo Castro, pionero de esa región sanjuanina y entusiasta impulsor de ese establecimiento vitivinícola modelo y quien, por otra parte, había instalado un local de

ventas de sus productos en Buenos Aires. Los integrantes de la firma se hallaban pues ligados a La Plata y conocían todos sus detalles, además de cultivar una estrecha amistad con de los Ríos (Villanueva Padró, 1993: 67-71).

Por estas razones no es de extrañar que el entusiasmo del último de los citados por fundar una población en su propiedad, emulando las ideas de La Plata, fuera en aumento hasta convertirse en una obsesión. Tras cuatro años de lucha, ya que sus propios parientes y condóminos en los extensos terrenos de la propiedad familiar, en la que pensaba fundar el pueblo, no compartían totalmente sus planes, pudo intentar dar comienzo a la ejecución de su proyecto.

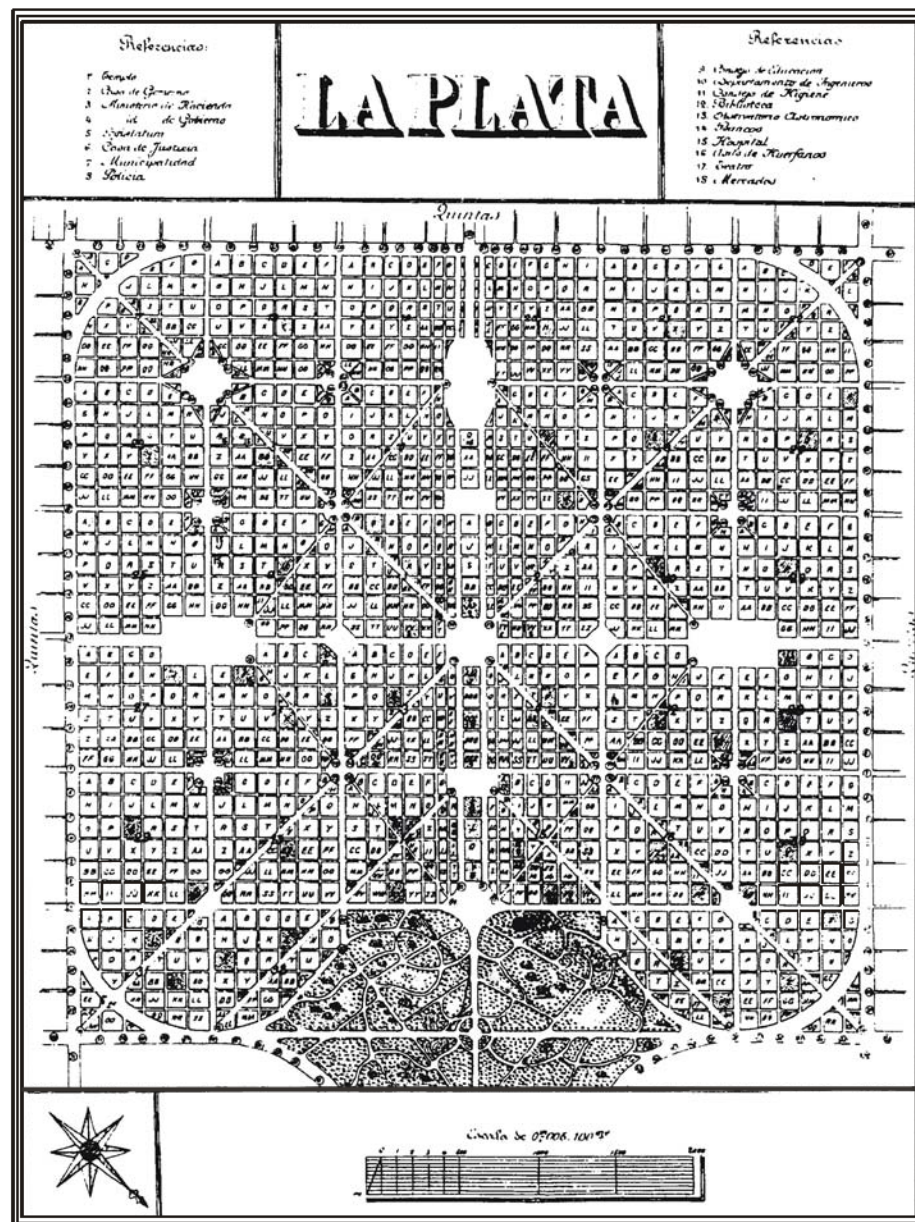


Figura 1: Plano fundacional de La Plata

Como en el caso de La Plata (Morosi, 1979: 109-124) se verifica que en el expediente de aprobación de la creación del nuevo poblado no obra el plano que lo acompañaba y que se ignora a ciencia cierta el nombre del profesional que fue su autor (Villanueva Padró, 1993:121).

Existen sin embargo testimonios de que el proyecto de Villa Colón consistía en un cuadrado que contenía una cuadrícula regular formada por manzanas cuadradas y provista de dos diagonales que unían las cuatro esquinas de la traza. Lo cierto es que el fundador de los Ríos sólo pudo materializar parcialmente su proyecto, ya que no logró convencer a sus familiares y condóminos de que accedieran a permitir el desarrollo de la parte del trazado que se planteaba sobre los terrenos de propiedad de estos. Por ello sólo pudo concretar sobre sus terrenos propios la mitad del proyecto original, un triángulo limitado por una de las diagonales, que constituía su hipotenusa. De tal modo la otra mitad y la segunda diagonal de dicho proyecto jamás pudieron ejecutarse. Muy posteriormente, el crecimiento de la planta del poblado se concretó según un trazado totalmente diferente al de la propuesta original. Los planes acariciados por de los Ríos pudieron, de tal modo, realizarse, literalmente, sólo a medias (Villanueva Padró, 1993:115-124) (Fig. 2).

Resonancias a escala internacional

Entre los proyectos que en el plano internacional siguieron las huellas de La Plata se destaca, como el caso más claro y mejor documentado, Belo Horizonte, en nuestro vecino Brasil. Existen, sin embargo, otros ejemplos menos conocidos y más lejanos aún que, como hemos de ver, dan testimonio de resplandores de La Plata en lugares inesperados.

Belo Horizonte fue proyectada y ejecutada bajo la dirección del ingeniero Aarão Leal de Carvalho Reis (1853-1936), a quien le cupo intervenir a lo largo de todas las etapas de la creación de la misma. Reis había obtenido su diploma de ingeniero en 1874, en la Escuela Politécnica de Río de Janeiro, establecimiento plasmado a imagen de la célebre École Polytechnique de París. Desde sus épocas de estudiante se había convertido en entusiasta defensor de las ideas liberales, republicanas y abolicionistas y, particularmente, con un marcado enfoque positivista y con ciertas tendencias sansimonianas. En el ambiente pre-republicano de Río de Janeiro, Reis ejerció una fervorosa militancia de aquellas ideas, traduciendo al portugués obras importantes del pensamiento fran-

cés de la época como "La Republique Constitutionnelle" de Eduardo Renato Lefevre de Laboulaye "L' Idée de Dieu" de Maximiliano Pablo Emilio Littré y "L' Esclavage des Noirs" del célebre marqués de Condorcet.

Aarão Reis ingresó prontamente a la carrera docente en la Escuela Politécnica, en la que se había formado. Su actividad como catedrático la alternó con el desempeño de múltiples cargos técnicos y con la redacción de diversos libros y artículos. Se deben a su pluma algo más de treinta trabajos propios y cuatro traducciones del francés (Angotti Salgueiro, 1997a: 189-198).

A parte de los cargos que detentó en conexión directa con la gestación y construcción de Belo Horizonte, a los que nos referiremos más adelante, ocupó numerosos cargos técnicos oficiales entre los que destacaremos: ingeniero jefe de la construcción de mataderos; idem de los servicios de electrificación; idem de ferrocarriles y de la instalación de tranvías. También fue director de Correos y Telégrafos; del Banco de la República y del Ferrocarril Central del Brasil. Posteriormente fue inspector de obras contra la sequía en el Nordeste y de obras hidráulicas en el Ministerio de Marina. Se desempeñó, además, como asesor técnico de varios ministros y como director de las Secretarías de Estado de Agricultura, de Comercio y de Obras Públicas del gobierno provisional de la República. Finalmente fue diputado federal entre 1927 y 1932 (Angotti Salgueiro, 1997a: 27).

A Reis le cupo actuar en el ambiente inquieto y a veces hasta violento del temprano Brasil republicano, en el que se tomaría la decisión de



Figura 2:

y administración central; contabilidad; estudios técnicos; estudio y preparación del terreno; estudio y preparación del subsuelo y, finalmente, vías de comunicación, infraestructura urbana y electricidad) (Angotti Salgueiro, 1997b: 49-55).

En el seno de la división de estudios técnicos se creó una sección de Arquitectura, cuya misión era "*...la organización de todos los proyectos de edificios, monumentos, jardines, parques, avenidas y otras construcciones arquitectónicas a ejecutar en la capital; el establecimiento de las normas arquitectónicas que debían observarse en la edificación privada; el estudio de la tipología edilicia que conviniera adoptar en diversos puntos de la ciudad para garantizar el efecto artístico de los monumentos o los edificios públicos singulares ...*" (Angotti Salgueiro, 1997b: 51). Reis destinó, para esta acción clave, a su antiguo camarada en la Escuela Politécnica, José de Magalhães, quien tras egresar como ingeniero se había trasladado a París, para completar sus estudios de Arquitectura en la célebre École des Beaux Arts (Angotti Salgueiro, 1997a: 165) (Angotti Salgueiro, 1997b: 143-337).

La febril y esforzada labor de esta Comisión permitió que el plan de la nueva ciudad fuera aprobado por decreto 817 del 15 de abril de 1895 y que la misma pudiese inaugurarse el 12 de diciembre de 1897, entonces bajo el nombre de Cidade de Minas (Angotti Salgueiro, 1997b: 61). Su trazado y el paisaje urbano que determina posibilitan la identificación de elementos ya empleados en la concepción de La Plata (Fig. 3).



15

Su estricta regularidad geométrica es especialmente llamativa por contraste con lo quebrado del terreno que la sustenta. Así presenta una cuadrícula rigurosa e indiferenciada con manzanas cuadradas, a la que se superpone un trazado diagonal más ralo, girado cuarenta y cinco grados respecto de la primera, que, como una gran supercuadrícula de avenidas, tiene parentesco, a través de su configuración y dimensiones, con las secciones de seis cuadras por lado que determinan las avenidas de la traza platense. La introducción de un gran paseo público y la de los parques y plazas en las intersecciones de las avenidas también recuerdan similares esquemas compositivos platenses. Sin embargo, no se manifiesta la simetría de estos últimos, con su gran eje principal y su plaza central (Morosi, Terán et al., 1983:147) (Pinto y Pontes, 1911).

Angotti Salgueiro destaca otras similitudes entre los respectivos emprendimientos:

- el emplazamiento de ambos fue elegido con la intervención de una comisión de expertos designada al efecto.
- las dos realizaciones fueron ejecutadas con similar premura y eficiencia técnica.
- los principales edificios públicos se alzaron simultáneamente con la ciudad, parcialmente por concurso en el caso de La Plata y a través del organismo creado ad-hoc para Belo Horizonte.
- en ambos casos las manzanas son cuadradas de 120 metros por lado. Las calles y avenidas son algo más estrechas en La Plata (18 y 30 metros) que en Belo Horizonte (20 y 35 metros).
- un bulevar de cintura rodea las dos trazas.
- el Bosque de La Plata y el parque equivalente de Belo Horizonte ocupan porcentajes análogos de la superficie urbana (Angotti Salgueiro, 1997b: 71-72).

La fuerte influencia de La Plata se ve corroborada por Angotti Salgueiro, quien ha hallado una carta de Aarão Reis, dirigida a un diplomático brasileño en Buenos Aires y fechada en 1894, solicitándole información detallada respecto de *"las grandes bellas ciudades modernas"* argentinas (Angotti Salgueiro, 1997a: 218).

Por otra parte, ese parentesco formal ha sido señalado repetidamente a través del tiempo. Así, un artículo contenido en la Revista Técnica de Buenos Aires en marzo de 1898 comenzaba del siguiente modo: *"Habiéndonos comunicado el telégrafo la inauguración de la novísima ciudad de Minas, capital del estado brasileño de Minas-Geraes, creemos interesarán a los lectores de la Revista Técnica los datos siguientes, referentes á esta nueva La Plata sud-americana ..."* y afirmaba más adelante que Belo Horizonte era una

"fiel reproducción" de La Plata (Le Monnier, 1898). En tanto otro, inserto en 1922 en un número especial sobre Brasil del periódico La Nación señala: *"...La capital es la ciudad de Bello Horizonte, construida especialmente para ese objeto e inaugurada el 12 de diciembre de 1897. Es La Plata del Brasil y cuenta con una población de 60.000 habitantes..."* (Mello Franco, 1922: 164). Esa circunstancia ha sido recordada también por Kostof en nuestros días, quien a través de su imprecisión geográfica nos confirma además la persistencia de la situación marginal de La Plata en el cuadro del urbanismo mundial: *"...Este híbrido, pero sin plazas, reaparecerá a fines del siglo en los planos iniciales de dos ciudades mayores argentinas, La Plata y Belo Horizonte..."* (Kostof, 1991:146).

Otra resonancia provocada por La Plata en tierras cercanas se advierte en el proyecto de Piriápolis, en el Uruguay. Esa ciudad fue fundada por Francisco Piria (1847-1933), un uruguayo, nacido en Montevideo e hijo de inmigrantes genoveses. Muy joven comenzó a dedicarse al comercio en su ciudad natal. Estableció una casa de remates, a la que ampulosamente llamó "La Gran Exposición Universal", local que fue destruido por un incendio. Se consagró entonces a las transacciones inmobiliarias a través de una firma que denominó "La Industrial". Allí demostró un gran empuje y comprando tierras incultas en los alrededores de Montevideo, las mejoraba y loteaba, rematándolas luego en coloridas subastas en las que no faltaban la música, las comidas, los juegos y diversiones y los bailes familiares. Obtuvo así singular éxito, incrementando rápidamente su fortuna y extendiendo el área de sus negocios.

Habiendo viajado varias veces a Europa, se inspiró en los elegantes balnearios de la Costa Azul y decidió construir una ciudad balnearia en el Uruguay, que emulara los modelos europeos y estuviera dotada de los máximos adelantos del urbanismo de entonces. Para ello recorrió las costas del este uruguayo y, en el paraje denominado el Puerto del Inglés, no muy lejos de Maldonado, entre el cerro de los Burros y Punta Negra, compró, en noviembre de 1890, una importante fracción de la estancia de Demetrio de Armas, que se extendía desde los arenales de la costa a los cerros circundantes, que se hallaban parcialmente cubiertos de vegetación natural.

Contando con los elementos que deseaba: cerros, bosques, fuentes de agua mineral, playas y puerto, así como un acceso ferroviario cercano, encargó de inmediato a los agrimensores Alfredo Lerena y Benito Bonasso el proyecto de una

moderna ciudad, a la que debía proveerse de una rambla marítima, un nuevo puerto y un apeadero ferroviario y dotarse de los correspondientes paseos, parques y fuentes.

Por otra parte, en el resto del generoso bien adquirido organizó un establecimiento agropecuario con cría y cultivos diversos, entre otros, amplios viñedos, y estableció talleres y canteras para la extracción de piedra y de materiales para la construcción de la futura ciudad. Además alzó para sí una amplia mansión, conocida aún hoy como el Castillo, y rodeada por un parque, los viñedos y una huerta (Fig. 4). Fue con esta última obra, proyectada por el ingeniero Aquiles Monzani que Piria, en 1897, comenzó a concretar la ejecución de su ambicioso plan, el que iría cumpliendo en sucesivas etapas, a lo largo de tres décadas.

Mandó también realizar grandes trabajos de forestación, que envolvían la ciudad proyectada y ornaban la traza de sus futuras calles. Posteriormente hizo construir la rambla marítima y el nuevo puerto, que substituyese el precario muelle utilizado ya en la época de la colonia como apostadero de los navíos negreros ingleses. Completó su ambicioso proyecto con un pequeño ramal ferroviario de trocha angosta, desde la vecina estación de Pan de Azúcar del Ferrocarril

Uruguayo del Este. De igual modo comenzó a crear un complejo equipamiento turístico. Así, construyó, entrado este siglo, el lujoso Argentino Hotel, gran complejo de 350 habitaciones, desarrolladas en cuatro plantas y provistas de todos los adelantos y refinamientos de la época, en su momento el hotel más grande de América del Sur (Díaz de Guerra, 1988. Vol.2: 765-777) (Vollo, 1899).

La ciudad propiamente dicha se tendía mediante una cuadrícula regular en los terrenos más planos al pie de los cerros y frente al mar. La topografía impuso, de tal modo, que la ciudad proyectada se compusiera de dos sectores adyacentes: uno mayor rectangular y otro menor cuadrado, enlazados a través de una diagonal que atraviesa a ambos en su totalidad. En conjunto cubrían 677 manzanas cuadradas de edificación de aproximadamente 100 metros por lado y una serie de plazas (Fig. 5).

El sector mayor presenta marcada semejanza formal con La Plata, con sus diagonales mayores y menores, sus trece plazas emplazadas cada seis cuadras, incluyendo la plaza central de la que arrancan las diagonales mayores, su gran parque público frente al mar hacia el SO, constituido por un monte de eucaliptos, y con su eje mayor de simetría, determinado por la ancha avenida Artigas. La orientación elegida, a medio rumbo, coincide con la platense (Fig. 6).

Las parcelas de este elaborado trazado comenzaron a rematarse a plazos en 1914. Ello ocurrió simultáneamente en Buenos Aires, en la prestigiosa firma Bullrich y Cia y en Montevideo, en La Industrial, la empresa inmobiliaria de Piria. Sin embargo, la traza proyectada no fue respetada y, especulativamente, se abandonó y se transformó en una cuadrícula simple, que avanzaba al ritmo del desarrollo del poblado. Así se eliminaron, entre otras cosas, las diagonales, la

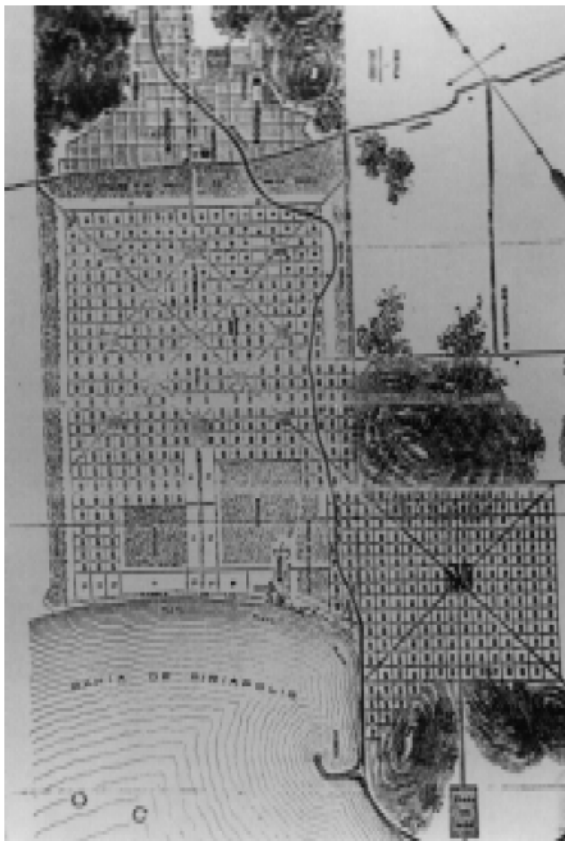


Figura 4:

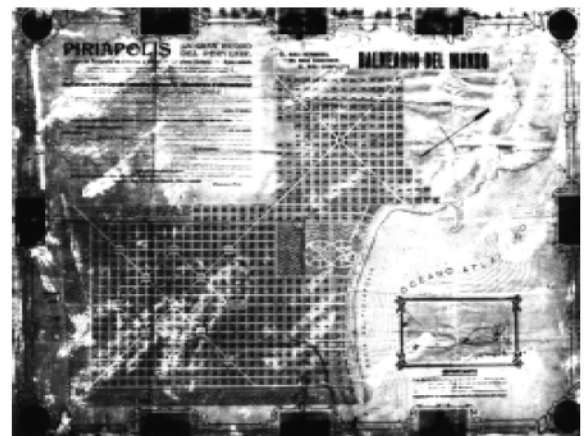


Figura 5:

casi totalidad de las plazas, el gran parque público frente al mar. Obsérvese que ya en el plano de la Fig. 5, algunos años posterior al original de la Fig. 4, se ha comenzado con las transformaciones simplificadoras.

Debemos recordar finalmente que Francisco Piria fundó otras poblaciones menores en Uruguay, como Joaquín Suarez, y extendió sus actividades inmobiliarias a la Argentina. Entre estas últimas intentó realizar un gran loteo en la zona de Punta Lara, en el entonces partido de La Plata. Las múltiples facetas de su personalidad le llevaron también a ejercer el periodismo, siendo copropietario del diario "La Tribuna Popular" de Montevideo, entre 1888 y 1894. Además escribió, sin mayor éxito, algunos libros, que exponen sus ideas comerciales y políticas, y otros de corte prospectivo y utopista (Piria, 1880, 1886, 1898 y 1913) (Nocetti Fasolino, 1993: 82-83).

Daniel Burnham y otras figuras de Chicago

Hemos citado a Daniel Hudson Burnham (1846-1912) como uno de los visitantes de la Exposición Universal de París de 1889. Entre 1906 y 1909 concibió el grandioso trazado destinado a remodelar y ensanchar Chicago. Éste se convertiría en uno de los exponentes máximos del

movimiento de la City Beautiful, que prolongaría hacia el siglo XX el esquema urbano de la composición focal mediante diagonales convergentes (Moore, 1909).

Burnham y sus asociados desarrollaron en su plan un juego de diagonales por sobre la cuadrícula ya existente, así como un imponente eje central, de carácter cívico-monumental, que enlaza con el puerto y con el frente urbano hacia el lago Michigan (Fig. 7 y 8). Es posible observar, además, la introducción de una malla de mayor apertura constituida por avenidas ortogonales, que se subordina a la retícula preexistente.

No resulta arbitrario sostener que, en el proyecto de Burnham, La Plata desempeña un posible papel como eslabón cultural. El gran acceso hacia el lago Michigan, ligado directamente con el centro cívico-monumental, tendido

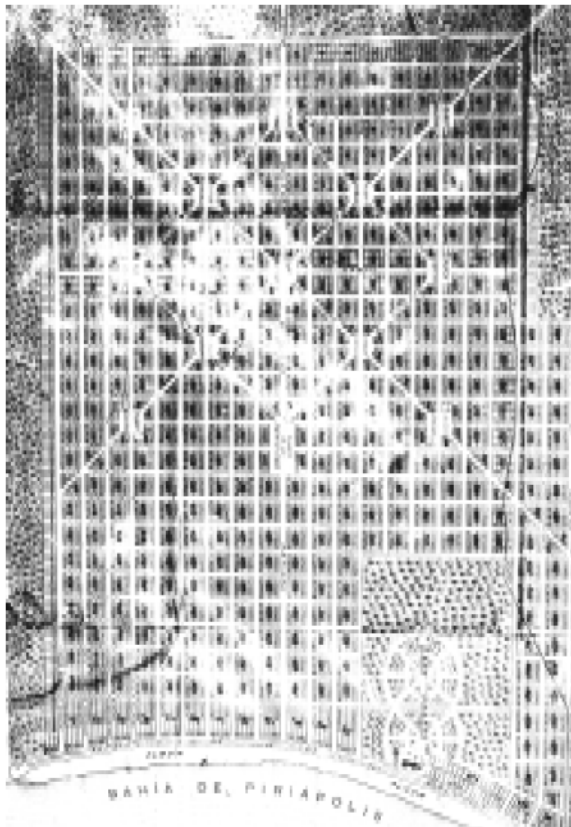


Figura 6:

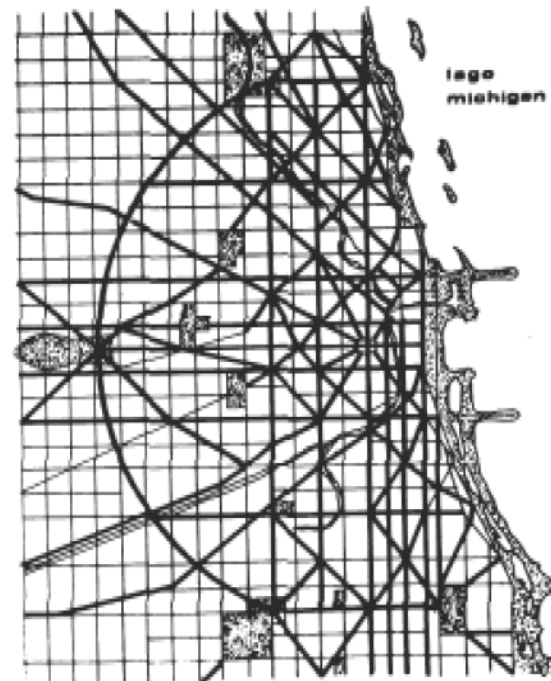


Figura 7:



Figura 8:

linealmente como eje vertebral urbano, había sido ya claramente planteado en La Plata, mediante el enlace del eje del canal de entrada al puerto y el eje del centro cívico (Morosi, Terán et al., 1983).

Es más, el tema del doble eje principal de La Plata reaparece, insertado en una retícula de manzanas rectangulares, en el proyecto, nunca concretado, de Hull, en Quebec, Canadá, realizado por el principal asociado de Burnham en el proceso de elaboración del plan de Chicago. Nos referimos a Edward H. Bennett (1874-1954). Nacido en Inglaterra, estudió arquitectura en la célebre École des Beaux Arts de París y en 1903 emigró a Estados Unidos incorporándose al prestigioso estudio de Burnham, al que ingresó ese mismo año. Entre 1906 y 1909, Bennett se dedicó allí exclusivamente a la elaboración del plan de Chicago, en tanto Burnham, inspirador e impulsor de ese plan, se consagraba casi totalmen-

te a las múltiples tareas de diseño arquitectónico que recibía el estudio. Ello no obstaba para que semanalmente presidiera la reunión de la Comisión del Plan de Chicago, que evaluaba y discutía el avance del complejo proceso de planeamiento. Bennett continuó con su labor de planificador por más de cuarenta años, sin ocultar a lo largo de esa extensa y destacada carrera, sus preferencias por el movimiento de la City Beautiful (Gordon, 1998).

Retornando a Hull, es necesario recordar que la disposición adoptada por Bennett para su eje, conformado por dos avenidas paralelas, semeja sin lugar a dudas el doble eje principal de La Plata, también desarrollado mediante las avenidas 51 y 53 (Fig. 9).

Otro proyecto de un arquitecto formado en el Chicago de la época, que exhibe un singular parentesco formal con el trazado de La Plata, es el plan del "gran puerto del norte", en las proximidades de Tientsin en China. En efecto, el canadiense Harry Hussey preparó, en 1919, un proyecto, que jamás se ejecutó, para el gobierno de la China republicana. Ese proyecto exhibe una traza generada por la superposición de una cuadrícula regular de manzanas cuadradas con avenidas cada ocho cuadras, con otra cuadrícula de mayor apertura formada por avenidas, girada 45 grados respecto de la anterior. La similitud de la solución aplicada, con la empleada en La Plata y, en especial, en Bello Horizonte, es notable y se ve reforzada por el emplazamiento de plazas en las intersecciones de avenidas y diagonales (Cody, 1996) (Fig. 10 y 11).

Hasta el presente no se había llamado la atención acerca de estos singulares e imprevistos reflejos del trazado platense.

Otras repercusiones a través de la acción del Departamento de Ingenieros

Resultaba natural que el Departamento de Ingenieros provincial, que había concebido el proyecto de La Plata y que había recibido una distinción internacional en París por dicha tarea, reprodujese algunos de los rasgos formales que había empleado en la nueva capital provincial, en proyectos urbanos que realizaba o cuya realización le correspondía supervisar. Debe advertirse que se trataba, sin embargo, de emprendimientos de escala mucho menor y, en consecuencia, de ambiciones más reducidas. Ellos se limitaban, en general, a poblados de unas pocas manzanas y, por lo tanto, quedaban fuertemente acotadas las posibilidades de una



Figura 9:

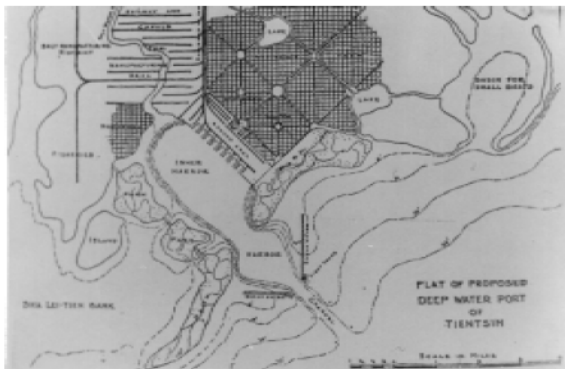


Figura 10:



Figura 11:

aplicación plena del ambicioso modelo platense.

De todos modos, buen número de las nuevas fundaciones aprobadas por el Departamento de Ingenieros o por el Ministerio de Obras Públicas, en torno al fin de siglo, incorporaron ciertos elementos del repertorio formal platense. Sólo citaremos algunos casos a modo de ejemplo.

Entre esos proyectos nos referiremos, en primer lugar, a la traza de Miramar (o Mira Mar, como se llamó originalmente), cuya fundación, a solicitud de su propietario Fortunato de la Plaza, fue aprobada el 20 de septiembre de 1888, de acuerdo con los planos preparados por el ingeniero civil Rómulo Otamendi y por el agrimensor Juan Eugenio Moy. Esa traza, que comprende una cuadrícula regular cuadrada, formada por manzanas también cuadradas de cien varas (86,60 metros) por lado, prevé una plaza mayor en su centro. La misma ocupa cuatro manzanas y a ella convergen dos diagonales mayores, que atraviesan todo el casco urbano, y dos avenidas a modo de ejes principales de simetría. Dichas diagonales y avenidas poseen un ancho de cuarenta varas (34,64 metros), en tanto las veinticuatro calles restantes se tienden con un ancho de veinte varas (17,32 metros). En las cuatro esquinas de la traza, coincidentes con los extremos de las diagonales, se ha destinado una manzana a plaza pública secundaria, en tanto toda la traza es rodeada por una avenida de circunvalación (Expediente Partido de General Alvarado n° 30, DIHYC, DG, MOPBA). Las coincidencias formales son, pues, varias, incluyendo el arrumbamiento del pueblo que, como en La Plata, es a medio rumbo (Fig. 12).

Otro ejemplo fue el proyecto del centro agrícola Nueva Plata, localizado cerca de Pehuajó, efectuado en 1888 por el agrimensor José D. Pita, según las directivas expresas de su propietario, el también agrimensor Rafael Hernández, quien había sido funcionario del Departamento de Ingenieros en la época de la fundación de La Plata (Ministerio, 1935:173) (Morosi, Terán et al., 1983: 151-152). Este proyecto es mucho menor que el anterior, en cuanto al desarrollo de la planta urbana, que cubre apenas un cuadrado de ocho por ocho manzanas cuadradas de 115 metros por lado. En el centro de la traza se ubica una plaza a la que convergen dos diagonales, que cruzan la planta urbana, y dos avenidas que actúan como ejes de simetría principales (Expediente Partido de Pehuajó n° 43, DIHYC, DG, MOPBA) (Fig. 13). Aquí también es claramente perceptible el parentesco con el esquema formal platense, confirmando el preanuncio que la elección del nombre del poblado implica.

Dos años más tarde se realizó un proyecto para la población y puerto de Quequén, en las cercanías del río Quequén Grande y de la actual ciudad de Necochea. Su traza, más elaborada que las examinadas previamente, guarda un parentesco formal aún más estrecho que las anteriores con el modelo de La Plata. La misma está compuesta por una cuadrícula regular de manzanas cuadradas a la que se superpone otra cuadrícula más rala, conformada por avenidas cada seis cuadras, como en La Plata. A ellas se superpone una tercer cuadrícula girada 45° respecto de las mismas, constituyendo de tal modo un sistema de diagonales. De manera similar a lo hecho en La Plata se crean también plazas de diversas formas y tamaños en las intersecciones de avenidas y diagonales, incluyendo una plaza mayor central (Fig. 14).

Este proyecto para Quequén había sido crea-

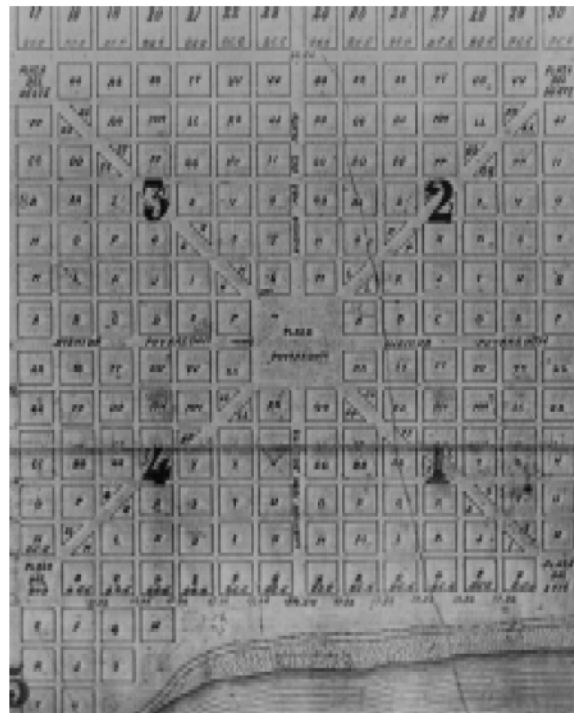


Figura 12:

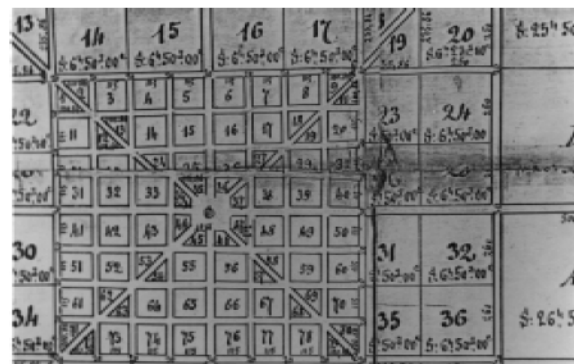


Figura 13:

do por el agrimensor Juan Eugenio Moy en enero de 1890 y nunca fue concretado (Expediente Partido de Lobería n° 155, DIHYC, DG, MOPBA).

Por el contrario, un esquema simplificado del modelo platense se aplicó a la fundación de las modestas colonias agrícolas de Tres Algarrobos, en el partido de Carlos Tejedor, fundada el 27 de mayo de 1901 (Expediente Partido de Carlos Tejedor n° 40, DIHYC, DG, MOPBA) y de Las Guasquitas, en el partido de Trenque Lauquen,

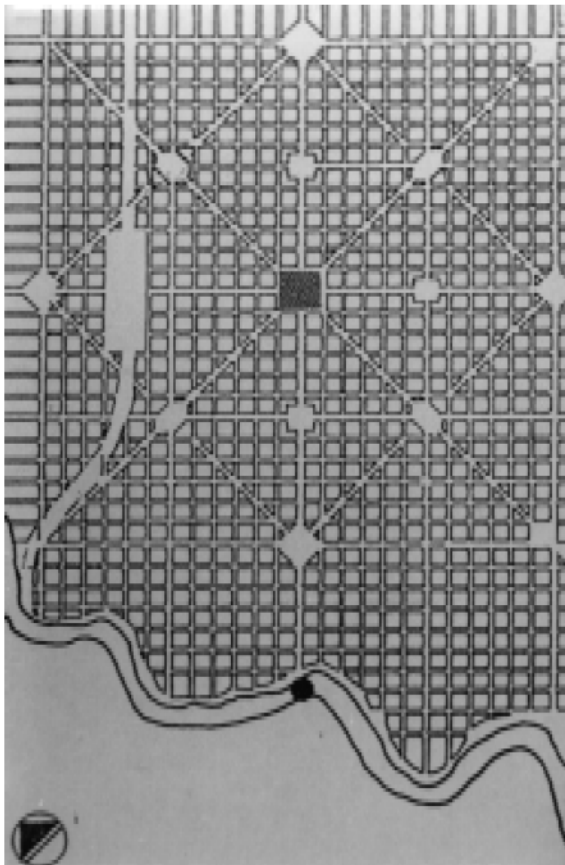


Figura 14:

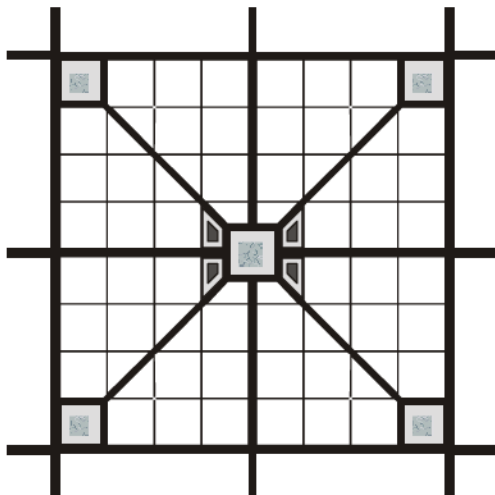


Figura 15:

fundada el 4 de febrero de 1902 (Expediente Partido de Trenque Lauquen n° 138, DIHYC, DG, MOPBA). Ambas fueron ejecutadas de acuerdo al decreto del Poder Ejecutivo provincial del 17 de agosto de 1900 y según una traza que se encomendó al ingeniero Enrique de Madrid y al agrimensor Juan José Bugni (Fig. 15).

Esa traza comprende un núcleo urbano compuesto por una cuadrícula cuadrada de 64 manzanas también cuadradas, separadas por calles de 20 metros de ancho y que posee una plaza central. A ella convergen dos diagonales de 20 metros de ancho y dos avenidas ortogonales de 50 metros de ancho, planteadas como ejes principales de simetría. En las cuatro esquinas de la planta urbana una de las manzanas es convertida en plaza secundaria.

Aún un ejemplo lo constituye el proyecto de la ciudad Atlántida, cerca de Puerto Belgrano, en el entonces partido de Bahía Blanca, promovido por Saturnino Perdriel y Compañía a partir de septiembre de 1898. Su traza fue aprobada el 19 de abril de 1901 por el Ministerio de Obras Públicas, pero su mensura, realizada por el agrimensor Alberto de la Sota sólo fue aprobada el 13 de abril de 1909 por el Departamento de Ingenieros (Expediente partido de Bahía Blanca n° 359, DIHYC, DG, MOPBA) (Fig. 16).

Dicho proyecto presentaba una planta cuadrada compuesta por una cuadrícula regular formada por 400 manzanas cuadradas de 120 metros por lado (con una ligera excepción en su costado SE). En el centro de la traza se ubica una plaza que cubre cuatro manzanas y a la que convergen dos avenidas principales a modo de ejes principales de simetría y dos diagonales que, sin cruzar toda la planta urbana, rematan en cuatro plazas secundarias menores.

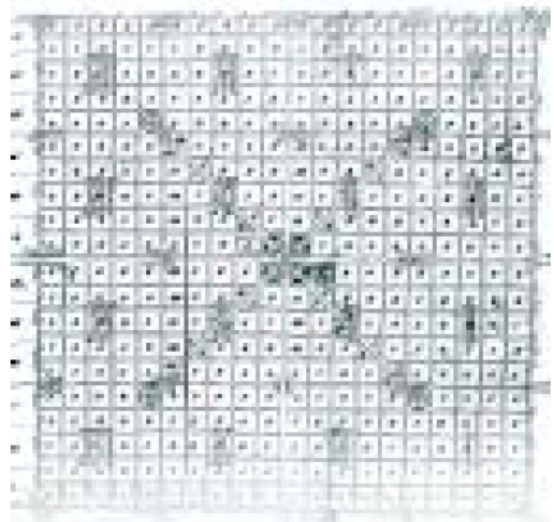


Figura 16:

Otras resonancias del modelo de La Plata

A partir de enero de 1900, en que el Congreso Nacional sancionó una ley concediendo a la firma Agostini y Sacarsella la concesión para la construcción de un puerto comercial en la bahía de Samborombón, comenzó una larga serie de gestiones para llevar adelante ese proyecto. Cuatro años más tarde los derechos y obligaciones de los concesionarios fueron transferidos al ingeniero Arturo Castaño, quien, a su vez, los traspasó en mayo de 1905 a una empresa formada en Londres al efecto, llamada "The Port Argentine Harbour and Railway Company Limited" y a la que Castaño continuó ligado. Éste, una destacada figura de la ingeniería argentina, especializado en temas ferroviarios y portuarios, había ocupado, entre otros cargos, la presidencia del Centro Nacional de Ingenieros y una ban-

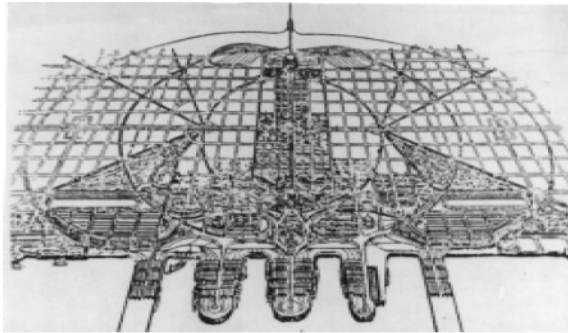


Figura 17:

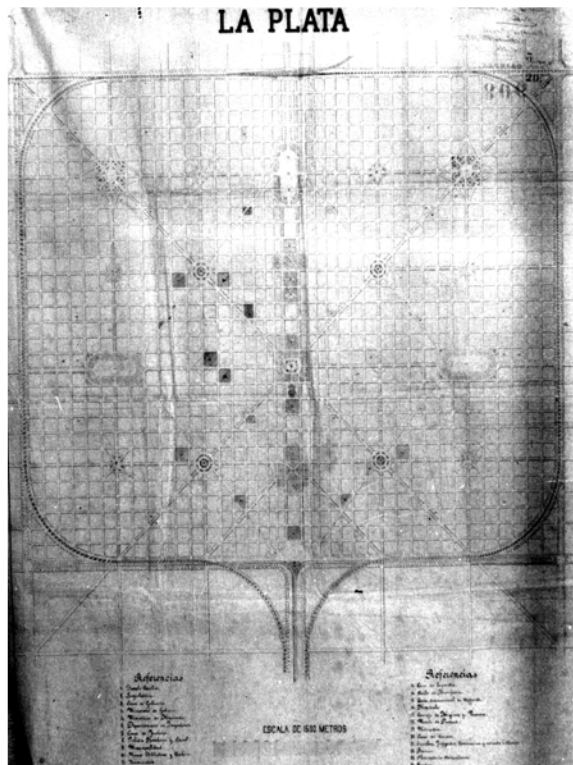


Figura 18:

ca de diputado nacional en 1889 (Castaño, 1910) (Centenario Argentino, 1910: 520-522).

Tras diversos estudios y demoras el Poder Ejecutivo nacional contrató con la empresa concesionaria, el 2 de abril de 1910, la construcción de las obras del puerto, que se denominó Puerto Argentino y que debía admitir un calado de 30 pies, lo que lo convertía en el mejor puerto del país, y de la moderna ciudad que lo acompañaba, trabajos que debían comenzar en octubre de ese mismo año. Para ello se adquirió una legua cuadrada del campo llamado Rincón de López, de Benjamín Saénz Valiente, y se pusieron a la venta, en París y Londres, terrenos en la futura ciudad, para emprendimientos industriales, comerciales y turísticos. A pesar de no cubrirse la oferta de acciones de la Compañía, que habían sido lanzadas al mercado, los trabajos dieron comienzo con los movimientos de tierra y los dragados, avanzando a ritmo muy lento. Finalmente las obras se paralizaron y la concesión fue revocada por decreto del Poder Ejecutivo de octubre de 1912 (Rögind, 1937: 319-326).

Entre 1904 y 1910 se gestó, pues, con diversas variantes, el proyecto de trazado de la ciudad y puerto que nunca se ejecutaría. Esa ciudad y puerto de Samborombón, cuya versión final se ilustra (Fig. 17), se ejecutó bajo la dirección del ingeniero Castaño. Su trazado adopta algunos de los rasgos de la composición formal platense. El mismo se plantea a partir de una cuadrícula regular formada por manzanas cuadradas. En el punto central de esa cuadrícula, destacado por una plaza, se cortan dos ejes principales ortogonales. Uno de ellos, de dimensiones monumentales y parqueizado, enlaza al puerto con la estación ferroviaria en el otro extremo de la ciudad, según la idea que ya había sido ensayada en La Plata.

Se trazan, además, calles radiales diagonales, que no convergen en la plaza central sino en sendas plazas laterales, emplazadas, al igual que otras dos más alejadas del centro, sobre el eje principal menor. A partir de las dos primeras se desarrollan también sendos parques delimitados entre dos de las diagonales. El esquema se completa con tres avenidas anulares concéntricas, alojando las exteriores líneas férreas que conectan el puerto con la estación central y la playa de maniobras, como en el caso del plano primitivo de La Plata (Fig. 18). Esta disposición posee notable similitud con los trazados de los dos anteproyectos desechados, contemporáneos al plano primitivo platense (Fig. 19). Las importantes avenidas y diagonales contenidas en la propuesta enfatizan la centralidad de la compo-

sición, en franca competencia con el criterio de linealidad pretendido por el eje monumental principal puerto-ciudad-estación ferroviaria (Centenario Argentino, 1910: 520-522).

Otro caso que exhibe con claridad la influencia de la morfología expresada por el proyecto de La Plata no se refiere al trazado de un poblado corriente sino a una "ciudad para los muertos", el proyecto de ampliación del cementerio de la Chacarita en la Capital federal, necrópolis de la que Rawson decía en 1874: "...El cementerio de la Chacarita no ofrece más ventaja que la de estar situado lejos de la ciudad ..." (Rawson, 1876: 229). Un plano de esa ampliación, inaugurada en diciembre de 1886, muestra que en su diseño se ha recurrido a todo el repertorio formal platense: una cuadrícula regular cuadrada y simétrica compuesta por "manzanas" cuadradas y enriquecida por "avenidas" cada seis cuadras y por diagonales, así como por plazoletas y plazas de diversas formas y dimensiones y un generoso empleo del elemento vegetal (Coni, 1887: 154-155) (Fig. 20).

El último proyecto al que haremos referencia se vincula a una concepción urbana utópica que jamás se intentó llevar a la realidad. Recordaremos aquí que hemos analizado en otro contexto los estrechos puntos de contacto de las características del pensamiento utópico con las ideas

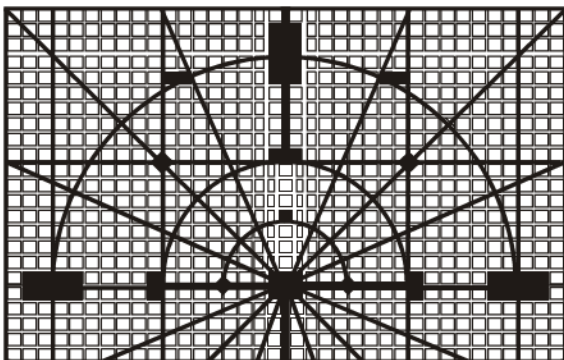
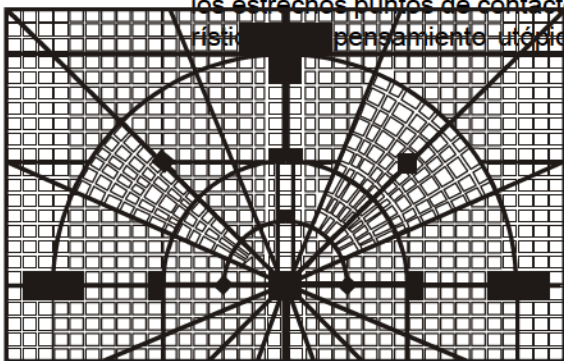


Figura 19:

que guiaron el trazado de La Plata (Morosi, 1994: 95-100). Ello hace que no resulte sorprendente que cuando Pierre Quiroule en 1914 concibe su utópica ciudad anarquista americana, la imagina en su aspecto formal, con una serie de rasgos que coinciden con los de la traza platense. Así hallamos la planta cuadrada en cuadrícula regular, con dos diagonales principales que convergen a su centro, que es la plaza mayor (Weinberg, 1976:142-192) (Fig. 21).

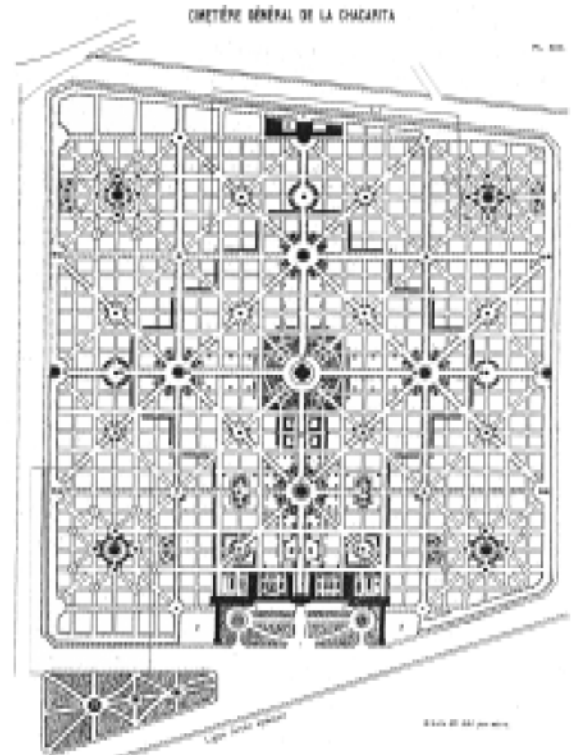


Figura 20:

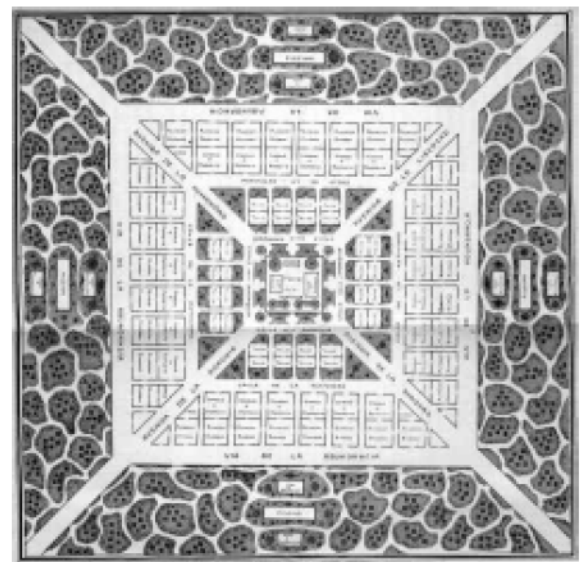


Figura 21:

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- AMARAL INSIARTE, Alfredo, 1959: *La Plata a través de los viajeros (1882-1912)*. Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.
- ANGOTTI SALGUEIRO, Heliana, 1997a: *Engenheiro Aarão Reis; O progresso como missão*. Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte.
- ANGOTTI SALGUEIRO, Heliana, 1997b: *La Casaque d'Arlequin. Belo Horizonte: une capitale électorique au 19e siècle*. Editions EHESS, Paris.
- A.T. (Seudónimo), 1889: *La République Argentine a l'Exposition Universelle*. En: **Revue Illustrée du Río de la Plata**. 1er. Année, octobre 1889, Nº 3: 47-49.
- BARCIA, Pedro Luis, 1982: *La Plata vista por los viajeros (1882-1912)*. Ed. del 80 y Librerías Juvenilia, La Plata.
- BARRETO, Abilio, 1936: *Bello Horizonte. Memoria histórica e descriptiva*. Edições da Livraria Rex, Bello Horizonte.
- CASTAÑO, Arturo, 1910: *Política portuaria de la República Argentina*. Coni Hnos., Buenos Aires.
- CATALOGUE SPECIAL OFFICIEL DE L' EXPOSITION DE LA REPUBLIQUE ARGENTINE. Exposition Universelle Internationale de 1889 à Paris, 1889; L. Danel, Lille.
- CAUCETE, AYER Y HOY. En: **La Voz del Este**, Caucete, 3 de abril de 1943, p. 2 y 3.
- CENTENARIO ARGENTINO, Album historiográfico de ciencias, artes, industria, comercio, ganadería y agricultura (1810-1910), 1910. Cabral, Font y Cia, Buenos Aires.
- CIUCCI, Giorgio, Francesco DAL CO, Maria MANIERI-ELIA, Manfredo TAFURI, 1980: *The American City from the Civil War to the New Deal* Granada, Londres.
- CODY, Jeffrey W., 1996: *American planning in republican China. 1911-1931* En: **Planning Perspectives**, vol. 11, nr. 4: 339-377.
- CONI, Emilio Ramón, 1887: *Progrès de l' Hygiène dans la République Argentine*. Paris, J.B. Bailliére et Fils.
- DIAZ de GUERRA, María A., 1988: *Historia de Maldonado*, 2 vol., Ediciones Intendencia Municipal de Maldonado, Maldonado.
- EXPEDIENTE PARTIDO DE BAHÍA BLANCA Nº 359. Duplicado de la mensura del campo de Saturnino Perdiel y Compañía, frente a Puerto Belgrano, Bahía Blanca, y fundación de la ciudad Atlántida. Aprobada el 13 de abril de 1909. Agrimensor Alberto de la Sota. Departamento de Investigación Histórica y Cartográfica, Dirección de Geodesia, Ministerio de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires (DIHYC, DG, MOPBA).
- EXPEDIENTE PARTIDO DE CARLOS TEJEDOR Nº 40. Duplicado de la diligencia de mensura división y amojonamiento de la Reserva Fiscal "Tres Algarrobos". La Plata, mayo 27 de 1901. Ingeniero Enrique de Madrid y agrimensor Juan José Bugni (DIHYC, DG, MOPBA).
- EXPEDIENTE PARTIDO DE GENERAL ALVARADO Nº 30. Duplicado de la diligencia de mensura del pueblo de Mira Mar. Fundación del pueblo a solicitud de su propietario Fortunato de la Plaza. Aprobado el 20 de setiembre de 1888. Ingeniero civil Rómulo Otamendi y agrimensor Juan Eugenio Moy. DIHYC, DG, MOPBA.
- EXPEDIENTE PARTIDO DE LOBERIA Nº 155. Duplicado de la diligencia de mensura para la Sociedad "Ciudad de Quequén". Fundación de un pueblo y puerto en la desembocadura del Río Quequén Grande. Enero de 1890. Agrimensor Juan Eugenio Moy. DIHYC, DG, MOPBA.
- EXPEDIENTE PARTIDO DE PEHUAJÓ Nº 43. Duplicado de la diligencia de mensura del Centro Agrícola "Nueva Plata", propiedad de Don Rafael Hernández. Pehuajó, 28 de agosto de 1889. Agrimensor José D. Pita. DIHYC, DG, MOPBA.
- EXPEDIENTE PARTIDO DE TRENQUE LAUQUEN Nº 138. Duplicado de la diligencia de mensura, división y amojonamiento de la Reserva Fiscal "Las Guasquitas". La Plata, 4 de febrero de 1902. Ingeniero Enrique de Madrid y agrimensor Juan José Bugni. DIHYC, DG, MOPBA.
- GORDON, David L. A., 1998: *A City Beautiful plan for Canada's capital: Edward Bennett and the 1915 plan for Ottawa and Hull*. En: **Planning Perspectives**, vol. 13, nr. 3: 275-300.
- KOSTOF, Spiro, 1991: *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*. A Bulfinch Press Book, Boston.
- LA PLATA (1882-19-XI-1957). Edición Homenaje de los Amigos de la Calle 7, 1957. Ed. Almafuerte, La Plata.
- LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA EXPOSICION UNIVERSAL DE PARIS DE 1889. Colección de informes reunida por el delegado del Gobierno don Santiago Alcorta, 1889-1890. Imprenta P. Mouillot, París, 2 vol.
- E MONNIER, Eduardo, 1898: *La Nueva Capital de Minas Geraes (Brasil)*. En: Revista Técnica, año III, nº 59, marzo 15 de 1898. Buenos Aires: 395-396.
- MALLO, Pedro, 1878/1879: *Lecciones de Higiene privada y pública dadas en la Facultad de Medicina de Buenos Aires*. Imprenta La Tribuna, Buenos Aires, 2 vol.
- MARTÍ, José, 1953: *La Edad de Oro*. Ed. Raigal, Buenos Aires.
- MELLOS FRANCO, Afrasio de, 1922: *El Estado de Minas Geraes*. En: **La Nación**, Un Homenaje al Brasil en la fecha de su primer centenario (1822-7 de septiembre 1922), Buenos Aires.
- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 1935: *Profesionales que intervinieron en la Fundación de La Plata*. Taller de Impresiones Oficiales, La Plata.
- MOORE, G., 1909: *The Plan of Chicago by D. H. Burnham and E. H. Bennett*. Chicago.
- MOROSI, Julio A., 1979: *Algunos aspectos arquitectónicos y urbanísticos en los orígenes de La Plata. 1: La faceta urbanística*. En: **Revista de la Universidad** no 26, La Plata: 109-124.
- MOROSI, Julio A., 1983: *La Plata en la Exposición Universal de París de 1889*. En: Revista del Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires no 867, La Plata: 435-448.
- MOROSI, Julio A., 1994a: *El ingrediente utópico en la génesis de la Plata*. En: **Anales LINTA** 94, La Plata: 95-100.
- MOROSI, Julio A., 1994b: *La Plata, expresión de un modelo urbano permanente*. En: **La Plata, de la ciudad antigua a la ciudad nueva. Sueños y realidades**. LINTA y Municipalidad de La Plata, La Plata: 7-13.
- MOROSI, Julio A. Fernando de TERAN et al., 1983: *La Plata. Ciudad nueva, ciudad antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular*. Imprenta Fareso, Madrid.
- MOROSI, Julio A. y Cristina E. VITALONE, 1988: *La Plata. Viejas raíces para una nueva ciudad*. En: **ICOMOS Information** nr. 4. París-Nápoles: 11-19.
- NOCETTI FASOLINO, Alfredo, 1993: *Personajes con sabor a Maldonado*. Intendencia Municipal de Maldonado, Maldonado: 82-83.
- PINTO Raymundo Alves y Tito Livio PONTES, 1911: *Album de Bello Horizonte*. Weiszflog irmãos, São Paulo.

- PIRIA, Francisco, 1880: *Las impresiones de un viajero en un país de llorones*. Imprenta El Ferrocarril, Montevideo.
- PIRIA, Francisco, 1886: *Un pueblo que ríe*. La España, Montevideo.
- PIRIA, Francisco, 1898: *El socialismo triunfante. Lo que será mi país dentro de 200 años*. Imprenta Artística de Domaleche y Reyes, Montevideo.
- PIRIA, Francisco, 1913: *Riquezas desconocidas del Uruguay*. Tipografía El Arte, Montevideo.
- PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 1996: *Cenas de um Belo Horizonte*. PBH, Belo Horizonte.
- PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, Museu Histórico Abílio Barreto. 1997: *Belo Horizonte. Circuito da Memória. 1897-1997*. PBH, Belo Horizonte.
- RAWSON, Guillermo, 1876: *Conferencias sobre Higiene Pública dadas en la Facultad de medicina de Buenos Aires*. París, Donnamette & Hattu.
- ROGIND, William, 1937: *Historia del Ferrocarril Sud (1861-1936)*. Establecimiento Gráfico Argentino S.A., Buenos Aires.
- SALVADORES, Antonino, 1932: *Fundación de la ciudad de La Plata. Documentos éditos e inéditos*. Documentos del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.
- URIEN, Carlos M. y Ezio COLOMBO, 1905: *Geografía Argentina. Estudio histórico, físico, político, social y económico de la República Argentina*. Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, Buenos Aires.
- VERNE, Jules, 1879: *Les cinq cents millions de la Béguin*. Paris, P. J. Hetzel.
- VILLANUEVA PADRO, Enrique, 1993: *Hacia nuestra historia. Caucete*. Ed. del autor, La Plata.
- VOLLO, Hector, 1899: *Piriápolis*. Imprenta El Siglo, Montevideo.
- WEINBERG, Félix, 1976: *Dos utopías argentinas de principios de siglo*. Solar-Hachette, Buenos Aires.

